

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	都市鉄道利便増進事業については、都市鉄道等利便増進法に基づいて推進しているところである。 政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる
	政策の達成目標	既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設を整備し、所要時間の短縮や乗換回数の減少等により都市鉄道等の利便を増進させる。 【所要時間の短縮効果例】 ・相鉄・JR直通線：二俣川⇒新宿間（59分⇒44分：15分短縮）等 ・相鉄・東急直通線：二俣川⇒目黒間（54分⇒38分：16分短縮）等
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（平成31年度～平成32年度）
	同上の期間中の達成目標	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）における速達性向上事業の着実な実施
政策目標の達成状況	神奈川東部方面線それぞれの完成予定（相鉄・JR直通線（平成31年度下期）、相鉄・東急直通線（平成34年度下期））に向け、現在工事が進められているところ。	
有効性	要望の措置の適用見込み	1件 （独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	本特例措置は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金不足の解消が早まる効果が見込まれている。 都市鉄道等利便増進法に基づく事業については、既存施設を有機的に活用して都市鉄道機能の高度化を図るものであるが、事業者にとっては、直接自社の増収に結びつかない事業であり、国等による助成と本特例措置による支援制度を設けることにより促進してきたところである。 仮に本特例措置が存在しなければ、事業許可要件である合理的な期間内（概ね30年以内）の累積赤字の解消が遅れ、事業の必要性や妥当性が失われるおそれが生ずるだけでなく、今後予定されている都市鉄道利便増進事業に基づく施設整備の早期の取組みの妨げになり、同事業の目的である短絡線の整備や交通結節機能の高度化等による鉄道ネットワークの利便性の向上、公共交通機関の利用促進、鉄道駅を拠点とする賑わいがあるコンパクトなまちづくり、都市構造の低炭素化及び都市の発展や競争力の強化の実現などの達成が困難となる。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	平成31年度都市鉄道利便増進事業費補助 11,568百万円
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	都市鉄道利便増進事業費補助は、施設整備のための投資負担を軽減することにより施設整備を行いやすくするものである一方、本特例措置は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金不足の解消が早まることにより、施設整備主体に社会的効用の高い施設を整備・保有することについてのインセンティブを与えるものであり、適切かつ明確に役割分担されている。
要望の措置の妥当性	都市鉄道利便増進事業は、極めて公共性の高い事業であるが、その推進のためには、整備に係る投資負担の軽減に加えて、本特例措置により、固定資産税の負担を軽減することは、維持コストの軽減、施設整備主体の累積資金不足の早期解消を促し、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道のネットワークの機能を高度化する施設を整備し、都市鉄道等の利便を増進させるという政策の達成のための手段として妥当である。	

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>神戸高速鉄道株式会社</p> <p>平成25年度実績 7百万円</p> <p>平成26年度実績 11百万円</p> <p>平成27年度実績 10百万円</p> <p>平成28年度実績 10百万円</p> <p>平成29年度実績 10百万円</p>																		
<p>「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績</p>	<p>【固定資産税】</p> <p>課税標準（固定資産の価格）</p> <table border="1" data-bbox="794 349 1273 461"> <tr> <td>平成26年度</td> <td>729,793</td> <td>千円</td> </tr> <tr> <td>平成27年度</td> <td>645,492</td> <td>千円</td> </tr> <tr> <td>平成28年度</td> <td>655,558</td> <td>千円</td> </tr> </table> <p>【都市計画税】</p> <p>課税標準（固定資産の価格）</p> <table border="1" data-bbox="794 506 1273 618"> <tr> <td>平成26年度</td> <td>25,111</td> <td>千円</td> </tr> <tr> <td>平成27年度</td> <td>157,305</td> <td>千円</td> </tr> <tr> <td>平成28年度</td> <td>198,368</td> <td>千円</td> </tr> </table>	平成26年度	729,793	千円	平成27年度	645,492	千円	平成28年度	655,558	千円	平成26年度	25,111	千円	平成27年度	157,305	千円	平成28年度	198,368	千円
平成26年度	729,793	千円																	
平成27年度	645,492	千円																	
平成28年度	655,558	千円																	
平成26年度	25,111	千円																	
平成27年度	157,305	千円																	
平成28年度	198,368	千円																	
<p>税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>本特例措置は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税の負担を軽減することで、施設整備主体の累積資金不足の解消が早まる効果が見込まれていることに加え、今後予定されている都市鉄道利便増進事業に基づく施設整備の早期の取組みを促す効果があり有効である。</p>																		
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線（平成30年度完成予定）及び相鉄・東急直通線（平成31年度完成予定））における速達性向上事業の着実な実施</p>																		
<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）については、速達性向上計画（H29.3変更）に基づき、事業が進められているところ。</p> <p>相鉄・JR直通線は、用地取得の難航や安全対策設備の検討に時間を要したため、開業時期が平成31年度下期に延期された。</p> <p>相鉄・東急直通線は、用地取得の難航や当初の想定を超えた軟弱地盤に対する補助工法が必要になったこと等により、開業時期が平成34年下期に延期された。</p>																		
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成17年度税制改正要望（創設）</p> <p>平成19年度税制改正要望（延長）</p> <p>平成21年度税制改正要望（延長）</p> <p>平成23年度税制改正要望（延長）</p> <p>平成25年度税制改正要望（延長）</p> <p>平成27年度税制改正要望（延長）</p> <p>平成29年度税制改正要望（延長）</p>																		
<p>ページ</p>	<p>20-3</p>																		